



TITLE:

海運に於ける競争と獨占との分界 (一)(海運に於ける競争と獨占、其 四)

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

CITATION:

小島, 昌太郎. 海運に於ける競争と獨占との分界(一)(海運に於ける競争と獨占、其四). 經濟論叢 1923, 17(3): 363-375

ISSUE DATE:

1923-09-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128067>

RIGHT:

東京帝國大學經濟學會 經濟論叢

第 三 號 第 十 七 卷

大正二十九年九月一日發行

論 叢

間地稅の觀察點……………法學博士 神戸 正雄
植民地の經濟政策に就きて……………法學博士 山本美越 乃
共產の原理……………法學士 恒 藤 恭
私經營統計概論……………法學博士 財部 靜治
海運けるに於ける競爭と獨占との分界……………法學士 小島昌太郎

時 論

農村問題と其對策……………法學博士 河田 嗣郎

說 苑

シニワーへの法則……………經濟學士 岡崎 文規
壹岐國に於ける地割制度……………農學士 奥 田 彥

雜 錄

百姓と町人……………法學士 本庄榮治郎
獨逸に於ける勞働立法の發達……………經濟學士 中 丸 叶
經濟學史上のベッカリア……………經濟學士 小川福太郎

海運に於ける競争と獨占との分界（二）

（海運に於ける競争と獨占、其四）

小島 昌 太 郎

更めて言ふまでもなく、今は自由競争の世の中である。この自由競争を原則とする世の中に於て、獨占なるものゝ成立し得るは、何等かの方法によりて自由競争を廢除し又は調節制限し得たる範圍内に限らる。此範圍の一步外には、常に獨占に對抗して機會に乗じて之を打破せんとしつゝある所の競争の潜在力が存在して居る。此に姑く國法上の絶對的獨占と看做さるゝものを除きて之を云へば、自由競争を廢除することによりて成立したる獨占も相對的な獨占であり、之を調節制限することによりて成立したる獨占に至つては、更に限定的な性質を有つ獨占に他ならぬ。されば、一般に、獨占と競争との限界なるものは、自由競争を廢除調節制限し得たる範圍の境界線に在るは、事柄自體の性質によつて自ら明かなる所である。海運に於ける競争と獨占との限界も亦、之と異なるべきものではない。茲に述べんとする所は、海運に於ては、その限界が、如何なる事情の下に、如何なる所に現はるか、と云ふことである。

扱て、海運に於ける獨占は、既に説明したるが如く、只定期船航路に於てのみ起り得るもので、

而してそれが國際的主要航路なる場合に於ては、結局、コンフェレンスなる仕組によりて之を獲得し、運賃延戻制によりて之を維持するのである。故に國際的主要航路に於て獨占が成立する爲めには、コンフェレンスの設立がその前提條件であつて、運賃延戻制（若しくは之が代用たり得る特惠契約制）の採用がその主要條件である。言葉を換へて説明すれば、コンフェレンスを組織することは、従前競争關係にあつた加盟者相互間の競争を廢止し若しくは調節制限するのであるから、更に新たな競争者の出現せざる限り、之によりて獨占的地位を獲得することを得るけれども、此組織だけでは新たな競争者の出現を防遏し得べき何等の力がない。運賃延戻制（若しくは之が代用たり得る特惠契約制）なるものを採用し、荷主をして繼續的に『忠實』を盡さしむるに至つて、コンフェレンスは初めて新たな競争者の出現を困難ならしめ、自己の獨占的地位を維持することが出来るのである。故に國際的主要航路にありては、そこにコンフェレンスが存在するや否やを先づ確むることによりて、獨占の存否を知ることが得、且つコンフェレンスが存在する場合には、それが採用する所の運賃延戻制が如何なる範圍にまで及んで居るかを知ることによりて、獨占と競争との分界を見分けることが出来る。

然るに、コンフェレンスの成立し得るには自ら一定の範圍があり、運賃延戻制の適用にも亦自ら一定の限度があるから、海運に於ける獨占と競争との分界を明かにするが爲めには、先づこの

兩者の可能範圍に就いて述べなければならぬ。

甲、コンフェレンスの成立可能範圍

「多數の小企業が競争關係にある場合には、カルテルは成立することが出来ない」と、リーフマン¹⁾は言ふ。海運に於けるカルテルたるコンフェレンスも亦此例に洩れるものではない。而して海運事業は此意味に於けるカルテル成立範圍の限定を最も著しく受くる産業の一である。

海運に於ては、既に度々述べたるが如く、定期船經營者の外に不定期船經營者がある。定期船の經營は概ね大企業として行はれ、且つ一つの航路に於て定期船の經營をなすものは、其數大抵少きを常とするから、彼等の間にコンフェレンスを組織することは甚だ容易である。然るに不定期船の經營は、通常、小企業として行はれ、且つその經營者は特定の航路を以て恒常の營業舞臺とするものではなく、海上の荷動き狀態に應じて、世界到る處の航路に積荷を漁り廻るのである。従つて不定期船の經營に於ては、世界の總ての不定期船主が競争關係に立つものと見てもよい。故に競争者の數は定期船の場合に比ぶれば、非常に多い。今、戦前に於ける北米合衆國當局の調査に従へば、對外的の海運事業に従事せるものは、全世界を通算して、總數凡そ四千二百程もあつて、其中、定期船事業を經營せるものは僅に百八で、其他のものは悉く不定期船經營者であつたとのことである。¹⁾ 今日に於ては此數字は幾分變化して居るであらうが、そは今必ずしも詳しく

1) Liefmann, a. a. O., S. 32.
2) Proceedings of the Committee on the Merchant Marine and Fisheries in the Investigation of Shipping Combination under Resolution, Washington. 1913, p. 1372.

詮索するを要しない。只、之によりて明かなることは、相互の競争を調節制限することが如何に不定期船主にとつても有利なる事柄であるとは云へ、多數の國籍に分れて居るこの四千に餘る彼等同業者の縦ひ過半数だけでもが、一つのコンフェレンス組織に就て意見の合致を見るが如きは、初めより不可能なることは是である。

又、縦ひ或航路に於ては、平常そこに營業して居る不定期船主は、或る少數のものだけである場合があるにしても、彼等の間に獨占的コンフェレンスを組織することは、又他の理由によりて不可能になつて居る。その理由は不定期船の營業そのもの、性質に在る。不定期船の營業とする所は、概ね季節的大量貨物の運送であつて、大抵一つの港で積込んで、他の一つの港で悉く陸揚げするのである。故にその運送は傭船契約の下に行はれる。而して傭船契約の運送に於ては、荷主は繼續的に特定の船主に依頼する必要毫もなく、自己の自由なる選擇に従つて、他の如何なる航路に存在せる不定期船をも傭ひ來ること得、又之を傭ひ來ることも極めて容易である。故に假に或る航路に於て不定期船主のコンフェレンスが成立しても、その航路に特別なる事情ありて、之が爲め普通航路に於ける不定期船の廻航を困難ならしむるにあらざる限りは、他の航路に在る不定期船が荷主の求めに應じて傭はれ來るが爲めに、その目的とする獨占が直ちに打破せらるゝこととなる。加之、不定期船の經營は比較的小資本を以て行ひ得るものであるから、特別の航路

に於て不定期船主のコンフェレンスが成立することがあつても、それが獨占的利益を擧ぐることにあらば、そこに直ちに、新たに不定期船事業を開始するものが現はれ來つて、その獨占を破壊することとなるも亦容易である。

更に、不定期船なるものは、定期船と異り、其構造が世界何れの航路にも就役し得る様に設計せられて居るのであるから、不定期船主は何れも皆自己の有利と思ふ航路に之を廻船することが出来る。従つて、彼等相互の競争は全世界の海上に擴がり、甚だ一般的のものである。コンフェレンスは競争を調節制限するが爲めに組織せらるゝものではあるが、競争のある所には、常に成立の可能あるものであるとは限らない。コンフェレンスの成立條件としては、競争の一般的であること云ふことが必要なのではなくて、寧ろ競争の激烈となる可能あること、従つて、競争によりて相互の蒙る實害が甚だ大となる虞れあること、が必要なのである。競争の一般的であると云ふ事實は、却つてコンフェレンスの成立が不可能であることを示すに過ぎない。何となれば、それは競争者の數が非常に多きことを示すばかりではなく、その競争が激烈となる可能の乏しきこと、従つて競争に伴ふ實害の甚大となる虞の殆どこれなきことを示すからである。不定期船主は、從來彼が營業して居る航路の競争が、多少たりとも甚だしくなるに至らば、直ちに他の競争の少き航路に廻航してそこに仕事を求め得る。故に何にも競争の激烈な不利益な航路に執着するの必

要なく、従つて又その航路の營業を確保せんが爲めに、態々コンフェレンスなどを組織する必要も感じない。不定期船事業に於ける競争の性質が一般的なることは、右に述ぶるが如く、一面に於て、その經營者がコンフェレンスを成立せしむるの必要に迫られざること、従つてその成立の不可能なることゝを示すに外ならない。

不定期船の經營は多く個人企業として行はれて居り、且つその提供する海運勞務が種々雑多のもので、その生産費も亦従つて區々たることも、その經營者間にコンフェレンスの成立することが困難なるの理由と認むることが出来る。蓋しコンフェレンスなるものは相互の競争を調節制限するものであるから、或範圍に於て加盟者の營業の自由なる活動を束縛することゝなるは當然の事柄であるが、之は個人的色彩の濃厚なる企業にとつては、成可く避けんと欲する所のものであるからである。又、コンフェレンスは加盟者相互の競争を調節制限して獨占的地位を獲得せんが爲めに、或程度までは加盟者をして劃一的の營業方針を採用せしめ、統一的なる運賃政策によらしむることゝなるのであるが、之は生産費の區々なる種々雑多の海運勞務の提供を以て營業とする不定期船經營には、求めて不可能なる事柄であるからである。今、翻つて此等の點を定期船事業に就いて觀察すれば、事情は全く反對の有様を呈して居る。定期船の經營は大企業として行はれ、且つ概ね個人的色彩の甚だ稀薄なる株式會社組織にて營まれ、その提供する海運勞務も各社殆ど

相似たるもので、生産費も又大差なきものであるから、或範圍内の劃一的營業方針をとることも、統一的なる運賃政策を採用することも、皆敢て困難なる事柄ではなく、否、寧ろ却つて便宜とする所である。故に、コンフェレンスは定期船經營者間に成立すること容易である。

右に述ぶるが如く、獨占的コンフェレンスなるものは、定期船經營者間にあつては、之を組織すること容易なるに反し、不定期船經營者間にあつては殆ど不可能なるものである。之を海運界の實際に就いて見るも、「多少重要視すべき航路にして、定期船經營者間にカルテル聯合（即ちコンフェレンス）の之れなきものは全くなき、又定期船經營者にして、多數の若しくは少數のカルテル聯合に加盟し居らざるもの殆ど之れなきに拘はらず、不定期船經營者間にありては、カルテル組織は、事實上に於て殆ど實效なき程の幼稚なる狀態より未だ脱出して居ない」例へば、一九〇四年に帆船所有者國際同盟（The Sailing Ship Owners' International Union）と云ふものが設立せられて、歐羅巴以外の諸國より歐羅巴へ至る主要航路に就いて、帆船運賃率の協定をしたことがあつたが、この同盟協約の適用を受くるものは、比較的長途の航海に従事する大型帆船に限られ、且つ運賃の協定は只その最低限度を定めたるに止まり、而もそれは事實上殆ど何等の利益なき航路にのみ適用せらるゝものであつた。¹⁾ 又、英吉利には不定期船主の組合が澤山にあつて、それらの或ものは主要商港間の備船料率の協定を屢々企てたこともあつたが、併し未だ廣く料率の決定

1) Giese, a. a. O., S. 81, 82

2) Johnson, Principles of Ocean Transportation. p. 287.

に就いて有效なる方法を見出すに成功したものは一つもない。それには、只、港灣規則や商船條例に關し有利なる取扱ひを受けんとする場合とか、又は外國の海運政策に對して、政府の保護を求めんとする場合とか、若しくは傭船契約の改正、石炭積込人足賃の引下げ、運河通航料の割引、勞働組合に對する對策、海上保險料の引下げ等に關し、步調を一にする必要がある場合にのみ協力するに過ぎない様な狀態である。此外にも、不定期船主が獨占的コンフェレンスに失敗した實例としては、一九〇五年の Baltic & White Sea Conference を擧げることが出来る。バルチック海と白海とは、國際的主要航路より隔絶して居るが爲めに、そこに平常營業せる不定期船主は、自ら殆ど一定のものに限られて居つた。故に彼等は相互の競争を避けんが爲めに、諾威、瑞典、露西亞より、英、獨、蘭、白、佛へ輸送する木材の運賃率を協定する目的を以て、右のコンフェレンスを設立したのであるが、彼等は纔に最低賃率の協定すら持續することが出来なくて、その爲し得たる所は、只、傭船契約の劃一的書式の採用と、木材の才量、積卸、保險等に關する共通規則の作成とに過ぎなかつた。¹⁾

右に述ぶるが如く、不定期船經營者が獨占的コンフェレンスを組織することは、現在の事情の下に於ては不可能である。現に今日までそれに成功したものは一つもない。故に獨占的コンフェレンスの成立可能の限界は、先づ定期船事業の範圍内に限らるゝこと明かである。

1) Johnson, ibid. p. 287

獨占的コンフェレンスの成立可能の限界は、定期船事業の範圍内に限らるゝと云ふことは、定期船事業の總てに亘り如何なる場合に於てもそれが成立の可能を有すると云ふ意味ではない。否、寧ろ定期船事業の範圍内に於ても、それが成立し得るには自ら又一定の限界あることを言ひ表はさんとするのである。

既に述べたるが如く、不定期の經營そのものゝ性質は、現在の事情の下にありては、その經營者相互間の競争を制限廢除することゝ相容れないものである。故に若し定期船航路に於ても、そこに運送せらるゝ貨物の總てが、悉く不定期船によりても亦均しく運送せられ得るものである場合があるならば、その航路に於ては、定期船經營者は到底不定期船よりの競争を避くることを得ないが爲めに、獨占的なる定期船コンフェレンスを組織することは不可能である。又若し、不定期船よりの競争が、かくの如く定期船積込貨物の全部に及ぶのではなく、その一部分に止まるものとせば、コンフェレンスは、他の一部分たる不定期船より競争を受けざる種類の貨物についてのみ成立することを得、その競争を避け得ざる部分の貨物は、自由貨物(Open article)として、コンフェレンス協約以外に置かるゝこととなる。而して此場合に於けるコンフェレンスは、不定期船より受くる競争の範圍が大なるに従つて、その獨占的能力が減せられ、自由貨物として協約外に置かるゝものが、全交通量の主要部分を占むる場合には、コンフェレンスの基礎は愈々薄弱な

るものとなる。以下之を説明するであらう。

嘗て述べたるが如く、海上に輸送せらるゝ貨物の中には、特に定期船向きなるものと、特に不定期船向なるものと、その両者何れの運送にも適するものがあり、この最後のものに就いては、常に両者の間に競争が起り得る。例へば、工業製品を輸入する港で而もその輸出品が殆ど悉く農産物林産物又は鑛産物たる大量安價品より成る所に於ては、定期船は復航に於て、元來不定期船向なる此等の大量貨物を積込むの外なきが爲めに、常に両者の間に競争がある。而して、かくの如き場合には、定期船經營者の間に於て彼等相互の競争關係を廢除する所の協約を作つても、不定期船よりの競争は依然として存續するが故に、かゝる協約は只定期船經營者の不利益となるに過ぎない。協約の結果として、定期船經營者は自由なる競争的活動が、大なり小なり制限せらるゝに反し、協約以外に立つ不定期船主は依然として自由に競争的活動をなし得るからである。若し此場合、不定期船よりの競争をも除かんと欲するならば、彼等をも誘ふてこの競争の廢止又は制限を目的とする協約に加盟せしむるの外に方法はないのであるが、併し、相互競争の廢止又は制限と云ふことは、不定期船の經營上不可能の事柄であるから、その加盟は到底之を望むことが出来ない。かくの如き次第であるから、定期船の積込む貨物が殆ど總て不定期船よりの競争を免れ得ざるが如き航路にありては、定期船經營者の間に於てさへ、コンフェレンスを組織すること

は不可能なのである。

右に述べたる場合の實例は、之をラ・プラタ(La Plata)や智利より歐羅巴への復航航路に於て見ることが出来る。此等兩地に於ては、工業は未だ殆ど發達して居らず、煙草、珈琲、茶などの高價品の輸出もない。ラ・プラタからは農産物の外には殆ど何物もなく、智利の輸出品は大部分硝石で、(戰前に於ては總輸出量の四分の三を占む)、其外には銅鑛、小麥の如き大量貨物があるに過ぎず、其何れも皆、不定期船が定期船と同じく運送し得る貨物である。故に歐羅巴より工業品を積んで此兩地に來る定期船は、復航に於て不定期船と同等の資格に於て競争せねばならぬ状態にある。其結果として、此等兩地への往航々路には定期船經營者のコンフェレンスが存在するに拘はらず、その復航々路には之は存在して居ない。殊に南米の東海岸には石炭の產出殆どなく、之を主として英吉利よりの供給に仰いで居るのであるから、石炭を積んでラ・プラタに集り來る不定期船の數は甚だ多く、此等は皆空船で歸るよりも、縦ひ如何に安い運賃でも積荷を獲んことを寧ろ欲するが爲めに、歐羅巴より工業品を積んで此所に來る定期船は多數の不定期船を競争者として有つこととなる。従つて、その復航々路に於ける定期船經營者間のコンフェレンスは一層成立の見込なきものと看做されて居る。

前に述べたる場合と多少事情異り、未開國よりの復航に於ても、定期船が不定期船の競争を受

けざる若干の種類の貨物を積込み得る場合には、その範圍内の貨物に就てはコンフェレンスを組織することが出来る。併し、此場合に於けるコンフェレンスは、往航の場合のそれが殆ど積込貨物の總てを包被するに比ぶれば、甚だ限定的なる効果を有つもので、而して又、甚だ薄弱なる基礎を有するものと云はなければならぬ。何となれば、不定期船より競争を受くる範圍内の貨物は、自由貨物として協約外に置かるゝが爲めに、コンフェレンス加盟者相互の間に於ても、それらは依然、競争關係の裡に残さるゝこととなり、従つてコンフェレンスが加盟者相互の營業を調節するの機能がそれだけ薄弱なるからである。ブラジルより歐羅巴への復航々路が、正に此例の場合に當る。ブラジルには、珈琲、護謨、獸皮、煙草、加々阿等の高級なる輸出品があつて、此等は定期船向きの貨物ではあるが、何分石炭を積んで此處に集り來る不定期船が甚だ多くて、此等は前例の場合と同様に、甚だ安き運賃にてそれらの貨物の運送に當らんとするものであるから、定期船もそれらの貨物を獨占することが出來ず、従つて戦前の例によれば、コンフェレンスの成立は甚だ困難であつた。只、珈琲だけは、その取扱ひに就いて特別の注意を必要とし、且つその價額高きため迅速なる運送を必要とするにより、定期船のみに積込まるので、之に就いては定期船經營者間に相互競争廢止に關する鞏固なる協約が成立した。

以上述べたる所によりて是を觀れば、獨占的コンフェレンスの成立可能範圍は、定期船經營者間のみに限られ、不定期船經營者には及ばず、且つ定期船經營者間にありても、特に不定期船の競争を受けざる貨物に限らる。但し或航路に於ける輸送貨物の主要なる部分が定期船向きなるものであつて、定期船も不定期船も共に均しく輸送し得る種類の貨物が、主要輸送貨物たる地位を占めざるが如き場合にありては、定期船經營者は前者より得る運賃利益の一部を割いて、後者の運賃を安からしむることに充て、或は前者に關する延戻運賃の規定を後者にも及ぼさしめ、以て後者に對する不定期船主の競争を斥け、前者後者の双方の獨占を目的とするコンフェレンスを成立せしめ得ることもある。之に就いては次に運賃延戻制の適用範圍を述ぶるに當つて説明する所あるであらう。(未完)